

Hirsch Saab 9-5 Sedan 2011

NEVS-brevet torsdag 28 mars

1. **Northvolt i batteriallians med Volkswagen**
2. **Domare sänker tröskeln för rätt till ersättning efter Volkswagens dieselfusk**
3. **Svenske Mercedes-chefen kan skrota Smart**
4. **EU stryper WLTP-kryphål som biltillverkarna utnyttjat**
5. **De hackade Tesla – och vann en Model 3**
6. **BMW X1 laddhybrid får elva mils räckvidd på el**
7. **Provkörning: Toyota RAV4 (2019)**
8. **Mitsubishi L200 tuffar till sig**
9. **Så mycket kostar nya CLA i Sverige**
10. **Aston Martin DBS GT Zagato – första skisserna på svindyra jubileumsmodellen**
11. **Toyota: ”Köparna skriker inte efter elbilar – hybrider är det bästa”**
12. **TEST: Tre populära suvar visar sig dra mer än väntat**
13. **Så mycket kostar stenskottet**
14. **Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn och miljön**
15. **Elva bilar du inte ska köpa**
16. **Nio trafikfarliga småbilar**
17. **Därför satsar Kina på elbilar**
18. **Vad skiljer B och BE?**
19. **På väg till London 1958**
20. **Grattis Morgan Aero Eight!**
21. **Med Örnen mopeder vart vägen än leder**

ViBilägare

1. Northvolt i batteriallians med Volkswagen

Publicerad 2019-03-25 10:42, **text Maria Dahlin**

Målet är att lära sig att göra klimatvänliga batterier till elbilar.



Svenska batteritillverkaren Northvolt och tyska biltillverkaren Volkswagen går samman i ett batterikonsortium, EBU. Avsikten är att forska och utveckla batterier till elfordon.

I samarbetet ska man titta närmare på råmaterial, cellteknik och produktion samt återvinning och fokus ligger på att försöka ta fram så klimatvänliga och hållbara batterier som möjligt till ett bra pris.

Northvolt, under ledning av Peter Carlsson, startar i år upp sitt forskningslabb i Västerås där de också kommer att producera mindre volymer av elbilsbatterier. 2020 sätter fabriken i Skellefteå igång produktionslinan och här ska merparten av batterierna tillverkas. I början är målet 8 Gigawattimmars batterikapacitet som sedan ska öka till 32 Gigawattimmar när produktionen är igång för full maskin.

2020 kommer Volkswagens första renodlade elbil på nya plattformen MEB. Bilkoncernen planerar att skjutsa ut 22 miljoner elbilar på marknaden de kommande tio åren. År 2030 beräknar de att 40 procent av bilflottan utgörs av elbilar.

En annan biltillverkare som ingått samarbete med Northvolt är BMW.

Relaterade artiklar

BMW satsar på Northvolt

Northvolt öppnar fabrik i Polen

2. Domare sänker tröskeln för rätt till ersättning efter Volkswagens dieselfusk

Nyhetsbyrån Direkt

Publicerad: 25 mars 2019, 14:19

En tysk domare har beslutat att det ska bli lättare att döma fordonstillverkaren Volkswagen att betala skadestånd till bilägare av modeller med den mjukvara som medvetet underrapporterat utsläpp. Det rapporterar flera medier med hänvisning till en preliminär dom i Braunschweig på måndagen.



Volkswagens argument att bilhandlare inte visste om att bilarna hade manipulerad programvara när de såldes duger inte längre, menar domaren.

Det är fullt tillräckligt att höga ingenjörer hos fordonstillverkaren visste, enligt den preliminära bedömningen.

Totalt gäller målet för stämningar från främst institutionella investerare på motsvarande 9 miljarder euro, som hävdar att de missletts av Volkswagen.

Volkswagen har konsekvent förnekat att bilköpare skulle ha blivit felaktigt informerade om härvan, till vilken fordonskoncernen erkände sig skyldig 2015.

Biltillverkaren har dock hävdat att det var en grupp seniora ingenjörer som låg bakom den utstuderade manipulationen, som gjordes för att bilarna skulle anses miljömässigt konkurrenskraftiga, men inte Volkswagens centrala ledarskap stod bakom konspirationen.

ALLT OM BILAR

3. Svenske Mercedes-chefen kan skrota Smart

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 26 mar 2019 10:32

Svenske Ola Källenius tar över som vd för biljätten Daimler i maj i år. Första stora beslutet väntas bli om bilmärket Smart ska skrotas. Smart förluster beräknas till 500-700 miljoner euro per år, en inte speciellt smart affär för Daimler.



Svensken Ola Källenius tillträder snart som vd för biljätten Daimler.

Redan på 1980-talet funderade flera biltillverkare på framtidens transporter i storstäderna. Volkswagen och klocktillverkaren Swatch inledde ett samarbete för att ta fram en konceptbil. Daimler tog över VW:s roll i projektet och skapade Swatch-Mercedes-Art - Smart.

1998 presenterades den första Smart-bilen och sedan dess har Daimler pumpat in miljarder för att få märket att lyfta. Det senaste strategiska beslutet är att göra Smart till ett elbilsmärke och det finns fortfarande planer på att använda Smart-bilar i någon slags bildelningstjänst för storstäder.

Men Smart blöder pengar. I fjol sjönk försäljningen till ynka 128 802 bilar. Det är visserligen mer än vad Saab sålde per år under sin storhetstid men det anses i bilbranschen vara alldeles får låga siffror för att få lönsamhet.



Hans första beslut väntas röra huruvida
det förlusttyngda bilmärket Smart ska finnas kvar.

Besked redan i sommar om framtiden för Smart

Branschanalytiker påstår att Smart samlar på sig förluster på 500-700 miljoner euro per år.

I maj tillträder Ola Källenius rollen som vd för Daimler-koncernen. Ett första stora beslut väntas bli hur Smart ska hanteras. Kanske säljer Ola Smart till Daimlers störste ägare, Geely, som på alla sätt visat att de vill bygga ut sin bilkoncern.

Men fler och fler bedömare säger att en nedläggning av Smart det enda vettiga. Ola Källenius påstås också sakna känsla för bilmärket då han mer brinner för Daimlers och Mercedes prestandabilar.

Den tyska affärstidningen Handelsblatt skriver i sin analys att Ola Källenius ”inte har någon historia med Smart” och att han ”inte har några skrupler utan kan döda bilmärket om det är nödvändigt”.

Samtidigt står Daimler inför ett större mobilitetsprojekt med BMW där bland andra Seats vd Luca de Meo sagt att han ”inte blir förvånad om Daimler och BMW utvecklar ett fordon för mobilitet tillsammans”.

Senast i slutet av 2019 väntas Daimler komma med ett besked om framtiden för Smart. Men redan i sommar kan ett första tecken på nedläggning eller försäljning komma.



Jan-Erik Berggren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. EU stryper WLTP-kryphål som biltillverkarna utnyttjat

Mattias Rabe

26 mars 2019

Testförfarandet vid mätning av förbrukning och utsläpp enligt nya WLTP-körcykeln har innehållit ett antal kryphål som biltillverkarna har använt sig av. Nu har EU täppt igen luckorna.

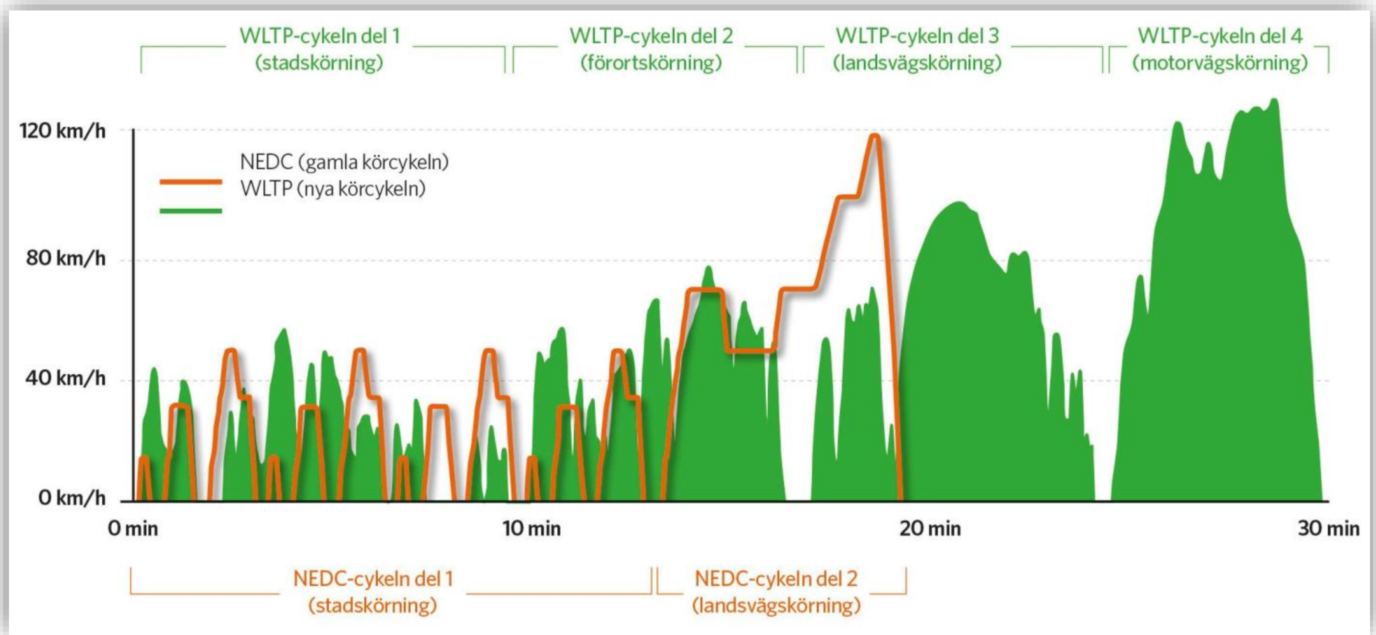


Den 1 september 2018 togs nya testmetoden WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) i bruk som ersättare till NEDC (New European Driving Cycle). Tanken med den är att biltillverkarnas mätningar av förbrukning och utsläpp ska bättre stämma överens med verkligheten samtidigt som en del av de kryphål som NEDC-cykeln bjöd tillverkarna på ska täppas igen.

Biltillverkarna har anpassat sig till WLTP-testmetoden men också hittat kryphål – för att öka förbrukningen och utsläppen. Jo, du läste rätt. Biltillverkarna har tagit till olika knep för att med höga utsläppssiffror försvaga framtida mål om minskade utsläpp. Det rapporterar European Federation for Transport and Environment, ofta bara benämnt Transport & Environment (T&E).

Enligt T&E har man funnit att vissa biltillverkare manipulerat förbruknings- och utsläppstesterna genom att stänga av bilarnas start/stopp-funktioner, justerat deras växlingsmönster och kört dem i Sport-läget. Vilka biltillverkare det rör sig om avslöjar man dock inte.

LÄS MER: WLTP – törstigare bilar och kortare räckvidd



I den nya WLTP-körcykeln (grön kurva) pressas bilarna mer, accelererar fortare och körs snabbare. Dessutom styrde man upp reglerna för hur bilarna utrustas inför provet, men kryphål fanns ändå, något som EU nu åtgärdat.

Med anledning av manipulationen, som T&E menar är en viss del av förklaringen till varför WLTP-siffrorna har slagit hårdare mot vissa biltillverkare än andra (ett spann från 1 till 81 procent)), har EU-kommissionen sedan februari täppt igen kryphålen som biltillverkarna utnyttjat. Det åtstramade regelverket tvingar nu biltillverkarna att slå på bilarnas samtliga förbruknings- och utsläppsbesparande funktioner, exempelvis start/stopp-systemet och Eco-läget.

Europeiska bilbranschorganisationen ACEA välkomnar EU:s förändring som de anser gör WLTP-testmetoden än mer robust och pålitlig.

T&E har flaggat för att biltillverkare kan komma tvingas till att testa om bilmodeller för att få fram nya siffror som inte är uppmätta med hjälp av de tidigare kryphålen. De uppmanar samtidigt Europas olika regeringar att inte använda WLTP-siffror uppmätta innan februari 2019 som skatteunderlag. ”Datan tyder på att WLTP-siffrorna är instabila”, skriver T&E som framöver säger sig hålla koll på testförfarandet för att se om fler kryphål upptäcks.



Osca 1600 by Fissore 1963

NyTeknik

5. De hackade Tesla – och vann en Model 3

Simon Campanello

2019-03-25 09:38

Förra veckan anordnades hackertävlingen Pwn2Own i Vancouver och det blev en storslam för säkerhetsforskarna Amat Cama och Richard Zhu – eller Flouroacetate som de kallar sig i tävlingssammanhang.



Hackarna hittade en sårbarhet i Teslas webbläsare och kammade hem en ny bil och 35 000 dollar som tack för hjälpen

Pwn2Own anordnas ett par gånger om året av it-företaget Trend Micro och går ut på att under tidspress hitta sårbarheter i välanvända it-system. Vid tävlingen i Kanada låg fokus på webbläsare som Safari, Firefox och Edge.

Läs mer: Tesla startar nytt rekommendationsprogram

Men Tesla fanns också med på ett hörn. Billtillverkaren hade kört dit en Model 3 och den som hittade det allvarligaste säkerhetshålet i den fick både en stor påse pengar och nycklarna till bilen.

Cama och Zhu tog hem priset efter att de hittat en så kallad JIT-bugg i renderingsmotorn i Teslas webbläsare som gjorde det möjligt att köra kod i bilens mjukvara.



[**Zero Day Initiative**](#)
✔ @thezdi

That's a wrap! Congrats to @fluoroacetate on winning Master of Pwn. There total was $375,000 (plus a vehicle) for the week. Superb work from this great duo.

837
00:54 - 23 mars 2019

292 personer pratar om detta

Info om Twitter Ads och integritet

Tesla skriver i en kommentar till Techcrunch att de kommer att åtgärda sårbarheten med hjälp av en mjukvaruppdatering som kommer att skickas ut till alla bilar inom kort. De menar också att det inte finns någon risk för att den här typen av angrepp kan användas för att störa ut andra system i bilen.

Läs mer: Nokiatelefoner skickade känsliga uppgifter till Kina

Upptäckten räckte både till bilen och 35 000 dollar därutöver i belöning. Duon nöjde sig dock inte med att äga Tesla, utan hittade under tävlingen en lång rad sårbarheter i mjukvara från Apple, Mozilla, Microsoft och VMWare. **Under de tre dagar som Pwn2Own pågick kammade Flouroacetate förutom bilen hem totalt 375 000 dollar - knappt 3,5 miljoner kronor.**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. BMW X1 laddhybrid får elva mils räckvidd på el

Mattias Rabe 25 mars 2019

BMW uppdaterar laddhybridvarianten av X1 med bland annat ny batteriteknik som ger högre energidensitet. Nu är räckvidden vid körning på el hela elva mil.



Hösten 2016 lanserade BMW modellen X1 xDrive25Le iPerformance, en X1 med förlängt axelavstånd och med en elmotor som assisterar bensinmotorn. Denna laddhybridmodell har sedan dess enbart sålts i Kina och så ska det förbli även efter den uppdatering av modellversionen som nu presenteras och som ska ställas ut på bilsalongen i Shanghai nästa månad.

Det mest intressanta X1 xDrive25Le modellår 2020 är inte att den har tappat namntillägget iPerformance, i likhet med andra nyare laddhybrider från märket, utan att den har en ny batteristruktur som medför högre energidensitet. Anoden i battericellerna har en ny fördelning mellan metallerna nickel, kobolt och mangan; åtta delar nickel, en del kobolt och en del mangan. Andelen nickel har höjts och sägs vara anledningen till den högre energidensiteten. Tack vare den större mängden nickel har andelen kobolt kunnat reduceras vilket är välkommet eftersom kobolt är en så kallad konfliktfylld metall. Den nya batteristrukturen har även medfört att batteripaketet har blivit tyngre, men endast med 2,5 kilo (nickel är dessutom en något tyngre metall än kobolt).

Tidigare hade BMW X1 xDrive25Le en elektrisk räckvidd, enligt NEDC-körcykeln, på sex mil. Siffran har tack vare de nya battericellerna ökat med hela 83 procent till elva mil.

NEDC-körcykeln och laddhybrider är ingen bra kombination, men räckvidden är ändå imponerande i jämförelse med många andra laddhybrider som, baserat på NEDC, erbjuder hälften så lång räckvidd, om ens det.

Elmotorn arbetar parallellt med BMW:s trecylindriga 1,5-liters TwinPower Turbo-bensinmotor. Tillsammans levererar de 231 hästkrafter och 382 newtonmeter. 0-100 km/h går på 7,4 sekunder och förbrukningen vid blandad körning är 0,13 liter per mil, 0,05 liter mindre än tidigare.

ViBilägare

7. Provkörning: Toyota RAV4 (2019)

Publicerad 23 mars **Text Tommy Wahlström**

Med anletsdragen hämtade från soldaterna i Star Wars och bränsleeffektiv hybriddrift tar Toyota upp kampen i suvarnas mellanklass. Kan nya RAV4 besegra fiender som VW Tiguan och Volvo XC60?



Toyota talar om ”design med polygona influenser.
Vi ser mest rymdimperiets soldater från Star Wars-filmerna.

FILM: https://youtu.be/mIzxOeVrLqk

När vi gasar på upp ur parkeringsgaraget i centrala Barcelona drar bensinmotorn igång. Jag och kollegan tittar häpet på varandra. Är det möjligt? Ska den verkligen låta så här? Det lätta spårvagnsvinandet från eldriften drunknar i ett ilsket morrande som inte alls känns 2019. Mycket är genomtänkt med den nya generationen av Toyota RAV4 men när det kommer till ljudisolering verkar Toyotas ingenjörer ha tagit semester.

Det är inte bara förbränningsmotorn som verkar sparsamt bullerdämpad. På motorvägen hör vi en hel del vindbrus från backspeglarna och på några sällsynta avsnitt med grövre asfalt mullrar det oroväckande högt från däcken.

"Det är i stadstrafik som RAV4 trivs allra bäst, mycket tack vare den utmärkta runtomsikten."

Suven Rav4 har blivit en global försäljningssuccé med över 8,5 miljoner tillverkade exemplar sedan modellen debuterade år 1994. Den var först i sitt slag med att kombinera personbilskomfort med rimlig förbrukning, hög sittposition och god framkomlighet i lätthanterligt format. Kunderna flockades. 2017 blev RAV4 världens mest sålda suv med 810 953 levererade exemplar. Den nya, femte generationen av modellen bygger på plattformen GA-K och är därmed nära släkt med bilar som Lexus ES och nya Toyota Camry. I RAV4 är det första gången denna grund används i en suv.



Hasplåtar fram och bak ska nog främst ses som kosmetiska.

Ny plattform har bland annat inneburit att bilen lastar 79 liter mer än tidigare. Bagageutrymmet är fyrkantigt och lättlastat men saknar krokar för kassar och möjlighet att fälla baksätets ryggstöd direkt från bagageutrymmet. Under bagagerumsgolvet finns i alla fall goda förvaringsmöjligheter för småprylar. I föregående generation av RAV4 Hybrid tog batteriet en del lastutrymme i anspråk men nu är det helt integrerat under golvet.

Baksätet är utformat med två personer i åtanke. Mittplatsen är smal och obekväm men på ytterplatserna har passagerarna gått om utrymme. Dynan är dock låg så långbenta får dåligt stöd för låren.

Framstolarna är bekväma och justeringsmöjligheterna tillräckligt bra för att de allra flesta förare ska kunna hitta en bra körställning. Instrument och reglage fungerar utmärkt och känslan i knappar och rattar håller högre klass än tidigare. Ett extra plus vill vi skicka till den som hittade på klimatanläggningens stora, gummerade, temperaturrattar som är extremt lättmanövrerade och sköna att ta i!



Bra förarmiljö! De digitala instrumenten är tydliga och de flesta reglage sitter där man förväntar sig. Klimatanläggning och stolsvärme kan manövreras med lovikavantar på. Högt placerad mediaskärm ger god läsbarhet men navigatorn kräver tillvänjning innan man riktigt fattar vad den vill.

Toyotas hybriddrift HSD är känd sedan tidigare. Den består av en bensinmotor och en elmotor som via en elektroniskt styrd växellåda med variabel utväxling ger ovanligt låg bränsleförbrukning. RAV4 tas enbart in till Sverige i hybridutförande men finns att få med enbart framhjulsdrift eller med en extra elmotor på bakaxeln vilken då gör bilen fyrhjulsdriven. Föregående generation fick kritik för systemets funktion och Toyota säger att man lagt mycket energi på att förbättra fyrhjulsdriften. Hur väl man lyckats återkommer vi till när vi fått testa bilen hemma. Klart är att hybriddriften är extremt smidig i sin funktion. De dragstarka elmotorerna skjuter på fint redan från start och RAV4 accelererar snabbt samtidigt som bensinförbrukningen hålls låg. I stadstrafik kan bilen rulla korta sträckor på enbart el men bensinmotorn går ofta in och stöttar.

Det är i stadstrafik som RAV4 trivs allra bäst, mycket tack vare den utmärkta runtomsikten. Buskörning på slingriga småvägar är däremot inte någon paradgren. RAV4 gör det föraren begär men utan entusiasm. På motorväg noterar vi att fjädringen har svårt att maskera mindre ojämnheter samtidigt som bilen kan upplevas som väl mjuk i höga farter.

Hybriddrift säljer men frågan är om inte utseendet på nya RAV4 kommer att bli den starkaste kundmagneten. Designen sticker verkligen ut, speciellt när bilen är lackad i svart-vitt. Toyotas nya, kantigare stil, har blivit succé i den lilla suven C-HR och man kommer inte att lyckas sämre med RAV4. Priserna ligger i nivå med konkurrenterna, utrustningen är generös och säkerheten på högsta nivå. Toyota har ett grundmurat kvalitetsrykte och får goda resultat i konsumentundersökningar som AutoIndex vilket gör RAV4 till ett intressant alternativ. Komfortbristerna är dock ett minustecken.

Toyota Rav4 Hybrid AWD Executive

Pris, från kr:	365 900.
Säljstart:	Nu.
Mått, cm:	L 460/B 186/H 168.
Markfrigång, cm:	19,0.
Bagagevolym, l:	580–1 690.
Tjänstevikt, kg:	Från 1 725.
Max dragvikt, kg:	1 650.

Motor: Tvärställd fyrcylindrig bensinmotor samt två elmotorer på 120 hk fram samt 55 hk bak. Nickel-metal hydrid batteri på 1,6 kWh. Volym bensinmotor 2 487 cm3. Systemeffekt 222 hk. Vridmoment (bensinmotor) 221 Nm från 3 600 v/min.

Kraftöverföring: Steglös kraft-överföring med planetväxel. Fyrhjulsdrift genom eldriven bakaxel.

Prestanda: Toppfart 180 km/tim. Acceleration 0–00 km/tim på 8,1 s.

Deklarerad förbrukning: 4,5 l/100 km. (Korrelerat värde NEDC).

CO2-utsläpp: 103 g/km.

Konkurrenter: Honda CR-V, Kia Sportage, VW Tiguan, Peugeot 3008, Skoda Kodiaq, Ford Kuga, Mazda CX-5, Volvo XC60.

Plus: Bra sikt, rymligt bagage, smidig i stan, pigg, snål.

Minus: Högljudd bensinmotor, obekvämt baksäte.

Vad nytt? Ny generation av Toyotas storsäljande hybridsuv.

För vem? Suvälskare med ängsligt miljösamvete.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Mitsubishi L200 tuffar till sig

Mattias Rabe 26 mars 2019

Mitsubishi är för tillfället fast i konceptbilsträsket. Efter Engelberg Tourer Concept visas nu Triton Absolute Concept, eller L200 Absolute som vi européer hellre kallar den.



På den nyligen öppnade bilsalongen i Bangkok ställer Mitsubishi ut en konceptbil vid namn Triton Absolute. Triton är namnet på pickupen L200 på marknader utanför Europa.

Med Triton Absolute vill Mitsubishi visa upp en tuffare och mer robust sida av modellen. Japanerna kallar tilltaget för ikoniskt och beskriver konceptbilen med kraftuttryck som ”dynamiskt kraftfull”, ”mekaniskt hållbar”, ”uppbyggd robusthet” samt ”mer solid och grovhuggen”.

Vad det handlar om är en L200 med LED-ljus på taket, röda handtag ovanför samtliga dörrar, skärmbreddare i kolfiber, röda detaljer på hasplåtarna, grova däck, fem centimeter högre markfrigång och bredare spårvidd. Fjädringsvägen har utökats för att förbättra den populära pickupens egenskaper utanför asfalten.

Triton Absolute Concept ska inte bara kunna beskådas på pågående bilsalongen i Bangkok utan även på andra platser det närmaste året. Mitsubishi vill nämligen se hur betraktarna reagerar på bilen och om det är positivt nog kanske en produktionsversion kan bli aktuell.



GALLERI
Mitsubishi Triton Absolute Concept
9 bilder

9. Så mycket kostar nya CLA i Sverige

redaktören bytbil 2019-03-25

Lockar nya köpare till märket



Nu börjar försäljningen av Mercedes nya modell CLA i Sverige. Instegsmodellen kostar från 285.900 kr. Den som vill ha Shooting Brake-versionen får vänta till i höst.

Mercedes-Benz CLA har varit en framgångsrik modell för den tyska tillverkaren och nu kommer andra generationen. Första modellen har sålts i fler än 750.000 exemplar och har lockat yngre köpare till Mercedes-Benz. En stor andel av kunderna har tidigare kört andra bilmärken.

Den nya generationen har vuxit med bland annat med bredare spårvidd och inredningen är rejält uppdaterad med bland annat större skärmar.

CLA säljs inledningsvis i Sverige med fyra olika bensinmotorer. CLA 180 (136 hk, 5,3 l/100 km) kostar från 285.900 medan CLA 200 (163 hk, 5,3 l/100 km) börjar på 309.900 kr. CLA 220 (190 hk, 6,1 l/100 km) och CLA 250 (224 hk, 6,1 l/100 km) är de två motorstarkaste modellerna och går båda att få med 4MATIC fyrhjulsdrift. Här börjar priserna på 371.900 kr. Fler motorer kommer senare under året.

Troligen blir SE-Edition ett populärt tillval i Sverige. Då ingår bland annat Advantagepaket, navigationspaket, extra stor display och parkeringspaket. CLA SE Edition kostar: CLA 180 Coupé: 295 500 kr, CLA 200 Coupé: 315 900 kr, CLA 220 Coupé: 357.900 kr, CLA 220 4MATIC Coupé: 377 900 kr.

10. Aston Martin DBS GT Zagato – första skisserna på svindyra jubileumsmodellen

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-25, 16:57

Aston Martin har släppt de första skisserna på deras kommande jubileumsmodell DBS GT Zagato, som byggs för att fira designhuset Zagatos hundrade födelsedag.



DBS GT Zagato är ingen ny modell utan en ombyggd version av DBS Superleggera som den kommer dela alla mekaniska delar med. Det innebär att DBS GT Zagato får den turbomatade 5,2-liters V12an som sitter i DBS Superleggera och som ger 725 hästar.

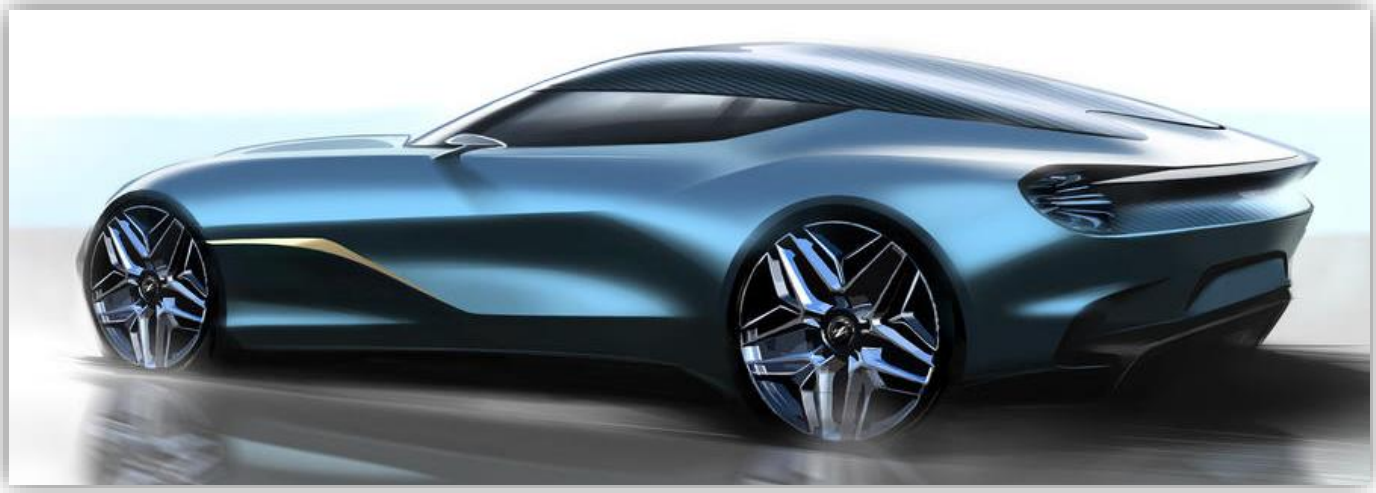
Designmässigt hämtar Aston Martin DBS GT Zagato inspiration från DB4 GT Zagato från 60-talet med breda höfter och runda linjer. DB4 GT Zagato som också kommer i en nyversion kallad DB4 GT Zagato Continuation.

Den modellen blir byggd för bana och har exakt samma specifikationer som originalet – inklu-derat den raka sexan på 385 hästar.

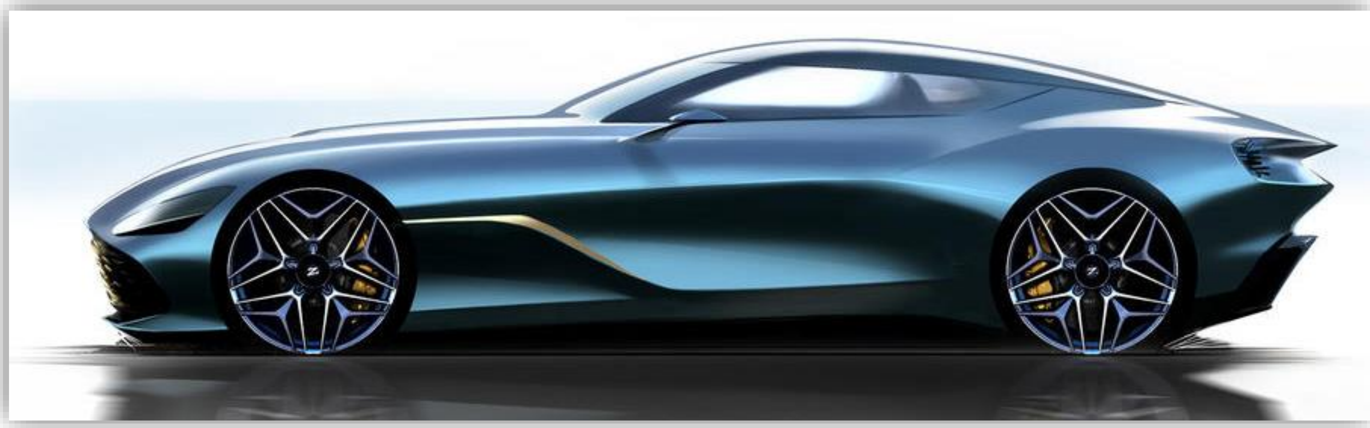
Bilarna säljs i par och DB4 GT Zagato Continuation börjar levereras till kunder i slutet av 2019, medan leveranserna av DBS GT Zagato dröjer ytterligare ett år – slutet av 2020. Priset för denna duo blir hisnande 6 miljoner pund, motsvarande cirka 73 miljoner kronor, och endast 19 exem-plar av varje bil kommer byggas.



Aston Martin DBS GT Zagato.



Aston Martin DBS GT Zagato.



Aston Martin DBS GT Zagato.



Aston Martin DB4 GT Zagato Continuation.

Lyssna på filmen: Aston Martins V12 sugmotor till Valkyrie ger 1.000 hk vid 10.500 rpm

Aston Martin har skohornat ned en V8-motor i minimala citybilen Cygnet

Aston Martin Valkyrie har en 6,5-liters V12-motor på 1.150 hk – som låter fantastiskt

11. Toyota: ”Köparna skriker inte efter elbilar – hybrider är det bästa”

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-03-26, 06:23

Toyotachefen är övertygad om att vanliga hybridbilar är bättre för bilköparna än så länge.



Toyota tänker fortsätta sin satsning på bränslecellsbilar, säger Matt Harrison, vd för Toyota i Europa.

Toyota var tidigt ute med hybridbilar – men har enligt många helt missat att ställa om till helt eldrivna bilar. Toyota tror stenhårt på bränslecellstekniken, och det är där de största resurserna läggs, men i år kom i alla fall nyheten att Toyota trots allt ska lansera en batterielbil 2021.

Matt Harrison, vd för Toyota i Europa, berättar om japanernas plan för framtiden.

- **Varför säljer ni inga elbilar i Europa?**

"Vi klarar koldioxidmålen och hybrider är det bästa för kunderna. Men 2021 kommer vi med elbilar, då går laddningen snabbare, körsträckorna blir längre och affärsmodellen bättre", säger Matt Harrison till Recharge.

- **Förlorar andra tillverkare på sin elbilsförsäljning?**

"Jag skulle bli förvånad om man tjänar pengar på mindre elbilar. Men stora, dyra lär man tjäna pengar på."

- **Drivs elbilsutvecklingen av politiker eller av kunder?**

"Det är en mix. Politikerna driver på, men det är inte bara politiska utspel. Kunderna oroar sig för smutsig luft. Men just nu skriker inte bilköparna efter elbilar."

- **Hur ser er plan ut?**

"2021 har vi tre elbilar och tio globalt om man räknar samman Lexus och Toyota. Men vi fortsätter med bränslecellstekniken som är intressant, speciellt för tyngre fordon."



Alrik Söderlind

ALLT OM BILAR

12. TEST: Tre populära suvar visar sig dra mer än väntat

Av Hans Olsson

Publicerad 26 mar 2019 09:37

Bensinbilar står numera för nästan hälften av nybilsförsäljningen i Sverige. Men hur hållbart är det när det kommer till suvar, en del av marknaden där kunderna hittills föredragit diesel? Vi har provkört tre populära modeller: Volvo XC60, VW Tiguan och Mazda CX 5 och alla visar sig vara riktiga bränsleslukare.



Vi har provkört de tre storsäljarna Volvo XC60, VW Tiguan och Mazda CX 5.

Trots åratal av debatt om bilarnas bränsledrift utgör bensinbilarna ungefär hälften av den svenska fordonsflottan. Varje år sker det en svag minskning men det kommer att dröja länge innan de bensindrivna bilarna blir en utrotningshotad art på de svenska vägarna.

Enligt Trafikanalys såldes bara under januari nästan 9 000 nya bensinbilar i Sverige, något fler än dieselbilarna. Samtidigt såldes ungefär 1 000 elbilar och lika många laddhybrider. Målet om en fossilfri nybilsflotta till 2030 kommer att kräva en rejäl omprioritering både från köparna och från tillverkarna.

Alla tre är törstiga som en 80-talsbil

Vi har under vintern provkört tre av de mest sålda mellanklassuvarna med bensinmotor: Volvo XC 60, VW Tiguan och Mazda CX 5. Resultatet är entydigt, den som kör en bensindriven suv i den här storleksklassen kommer upp i en bränsleförbrukning som kan jämföras med en gammal Volvo 240 från 1980-talet. Samtliga bilar drar uppåt litern eller mer per mil trots att merparten av provsträckan gått på landsväg. Inte konstigt att de flesta köpare i denna kategori föredragit diesel.



Mazda CX-5

Huruvida avgaser från diesel är mer skadliga än avgaser från bensin finns det skilda åsikter om. Det är först på senare tid som dieslar fått rening som verkar fungera även i verklig trafik. Tidigare har utsläppen av partiklar och försurande och hälsovådliga kväveoxider varit ett stort bekymmer för dieslar. Men om en bilmodell med bensinmotor drar betydligt mer än en med dieselmotor så är det definitivt till bensinarens nackdel ur klimatsynpunkt. Utsläppen av växthusgaser blir ju större desto mer bilen förbrukar.

Enligt tillverkaren släpper en fyrhjulsdriven Volvo XC60 D4 ut cirka 150 gram koldioxid per kilometer medan bensindrivna systermodellen XC60 T5 släpper ut cirka 170 gram per kilometer.

LÄS MER: **22 familjebilar som får dyra fel**

Tre suvar: Mazda CX-5, Volvo XC60 och VW Tiguan

Vi inleder vår provkörning med Mazdas mellan-suv CX-5, som i grundpris kostar cirka 250.000 kronor. Motorn är på 194 hästkrafter och ska enligt tillverkaren dra 0,71 liter per mil vid blandad körning. Vi kör Mazdan i drygt 100 mil och mäter upp en verklig förbrukning på 0,86 liter/ mil.

Det ska ändå visa sig vara en hygglig notering jämfört med de övriga bilarna. Volvos på många sätt fantastiska XC 60 T5 är en fröjd att köra, men en mardröm att tanka. Enligt Volvo ska T5:an med sina 250 hästkrafter dra mellan 0,71 och 0,74 liter bensin per mil vid blandad körning. Vår notering blir 1,1 liter/ mil efter en långkörning som på inga sätt innehöll några anmärkningsvärt bränsleslukande inslag. Tvärtom, de flesta milen avverkades på landsväg. En tidigare provkörning visade på liknande resultat.



Volvo XC 60 T5

VW Tiguan lägger sig någonstans mittemellan med en förbrukning på 0,97 liter per mil vid verklig körning. Enligt tillverkaren borde det ha stannat vid 0,78 liter/mil med det här motoralternativet på 220 hästkrafter.

Bilarna som vi provkört motsvarar på många sätt förväntningarna som en köpare kan ha på en modern bil. Komforten är genomgående bra, säkerheten är hög och den senaste tekniken är elegant införlivad i inredningen. Men bränsleförbrukningen är ett problem. Inte bara för att den verkliga förbrukningen skiljer sig rejält från det som tillverkarna anger, utan också för att klimatavtrycket blir betydligt större än det borde vara.

LÄS MER: [11 bilar du inte ska köpa]

Med sina smäckra linjer ger Mazda CX-5 ett mer kompakt intryck än många andra bilar i den här klassen. Men den eleganta formgivningen har också ett pris. Bagaget är onödigt trångt för den som har behov av att få med sig skrymmande packning.

Bakom ratten blir det tydligt att Mazda mer sneglat på sina europeiska konkurrenter än sina japanska dito när man formgett instrumenteringen. Den plottrighet som många asiatiska tillverkare envisas med är här som bortblåst till förmån för en stram och användarvänlig uppsättning knappar och reglage.



VW Tiguan TSI 220

Motorn på 194 hästar går mjukt och fint men reagerar påfallande segt i normalt körläge - sportläget fungerar mycket bättre. Komforten är bra, inte mer. På motorväg blir det lite bullrigt i kupén och de skålade stolarna passar definitivt bättre för småväxta än för välbyggda.

Den här provturen genomförs i rejält vinterväder med temperaturer nedåt 26 minus och Mazdans värmesystem imponerar. När andra bilar har svårt att hålla rent från is och imma är det soprent på CX-5:an.

BETYG OCH FAKTA

Betyg del för del

Köregenskaper	3
Säkerhet	5
Design	4
Komfort	3
Ekonomi	4

Totalbetyg = 19 av 25

Miljö

Koldioxidutsläpp: 162 gram/ kilometer
Bränsleförbrukning: 7,2 liter/100 km, (DN:s provtur 8,6 liter/100 km)

Ekonomi

Pris: från 264 900 kronor (provbilen 341 400 kronor)
Årlig fordonsskatt: 6 618 kronor
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: 9 103 kronor

Teknik
Motor: 4 cylindrar, 2,5 liter, 194 hk vid 5 700 varv/min.
Drivning: Fyrhjulsdrift
Växellåda: 6-stegs automat

Prestanda
Acceleration 0-100 km/tim: 9,2 sekunder

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 456/184/168 cm
Bagagevolym: 506/919 liter med bakre ryggstöden uppe/nedfällda

Volvos XC 60 har trots en hög prislapp snabbt blivit en storsäljare. Det är lätt att förstå varför många köpare lockas av den här mellansuven, som avger en tydlig premiumkänsla i snart sagt alla detaljer.

Instrumenteringen känns igen från övriga Volvomodeller med en tydlig och användarvänlig pekskärm centralt placerad i instrumentpanelen. Stolarna håller världsklass och klarar många mil utan att träsmaken infinner sig.

250-hästarsmotorn i T5:an är påfallande pigg (men ack så törstig) och går mjukt och fint i alla hastigheter. Kupén är välisolerad och ljudnivån blir aldrig störande ens under offensiv motorvägskörning. Väghållningen är utmärkt även under svåra förhållanden och med dubbdäck känns det tryggt att köra också när underlaget består av blankis.

Bagaget på 505 liter under bagagehyllan är dock i minsta laget, men för den som kan lasta ända upp till taket går det ändå att få in en rejäl vinterpackning, om än med skohorn.

Volvo XC 60 är en bil som klarar de flesta förhållanden med bravur, men den är dyr och bör kunna erbjuda bättre bränsleekonomi för att bli långlivad.

BETYG OCH FAKTA

Betyg del för del
Köregenskaper 4
Säkerhet 5
Design 4
Komfort 4
Ekonomi 3
Totalbetyg = 20 av 25

Miljö
Koldioxidutsläpp: 166-171 gram/ kilometer
Bränsleförbrukning: 7,1-7,4 liter/100 km (DN:s provtur 10,1 liter/100 km)

Ekonomi
Pris: 344 000 kronor (provbilen cirka 480 000 kronor)
Årlig fordonsskatt: 6 832-7 367 kronor
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: 11 275 kronor

Teknik
Motor: 4 cylindrar, 2 liter, 250 hk vid 5.500 varv/min.
Drivning: Fyrhjulsdrift
Växellåda: 8-stegs automat

Prestanda
Acceleration 0-100 km/tim: 6,9 sekunder

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 469/190/166 cm
Bagagevolym: 505/1 432 liter med bakre ryggstöd uppe/nere.

VW Tiguan fick för några år sedan en välbehövlig ansiktslyftning och även sällskap i modellprogrammet av den mer omfångsrika Allspace. Vi provkör 220-hästarsvarianten som med sin kompakta design är ett bra alternativ för den som mer söker funktion än flärd. Här får man en rejäl bil som inte sticker ut men som gör jobbet i de flesta situationer.

Ett stort plus för det generösa bagageutrymmet som trots att Tiguanen är 20 centimeter kortare än XC 60 ändå är 100 liter större. Det är välkommet när skidor och pjäxor ska lastas in. tillsammans med övrig skrymmande packning.

Vårt provexemplar är tyvärr utrustat med lågprofildäck vilket ger en direkt plågsam ljudnivå i kupén under motorvägskörning. Andra däck torde ge ett behagligare ljud men den här uppsättningen skvallrar om att det finns mer att jobba på med isoleringen. I övrigt är komforten god med bekväma stolar och stilren instrumentering med tysk precision. Stabilt, helt enkelt.

BETYG OCH FAKTA

Betyg del för del
Köregenskaper 3
Säkerhet 5
Design 3
Komfort 3
Ekonomi 4
Totalbetyg= 18 av 25

Miljö
Koldioxidutsläpp: 210 gram/ kilometer
Bränsleförbrukning: 9,3 liter/100 km (DN:s provtur 9,7 liter/ 100 km)
Ekonomi
Pris: 394 900 kronor (provbilen 444 700 kronor)
Årlig fordonsskatt: 11 540 kronor
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: 13 382 kronor

Teknik
Motor: 4 cylindrar, 2 liter, 220 hk vid 4 500-6 200 varv/min.
Drivning: Fyrhjulsdrift
Växellåda: 7-stegs automat DSG

Prestanda
Acceleration 0-100 km/tim: 6,5 sekunder

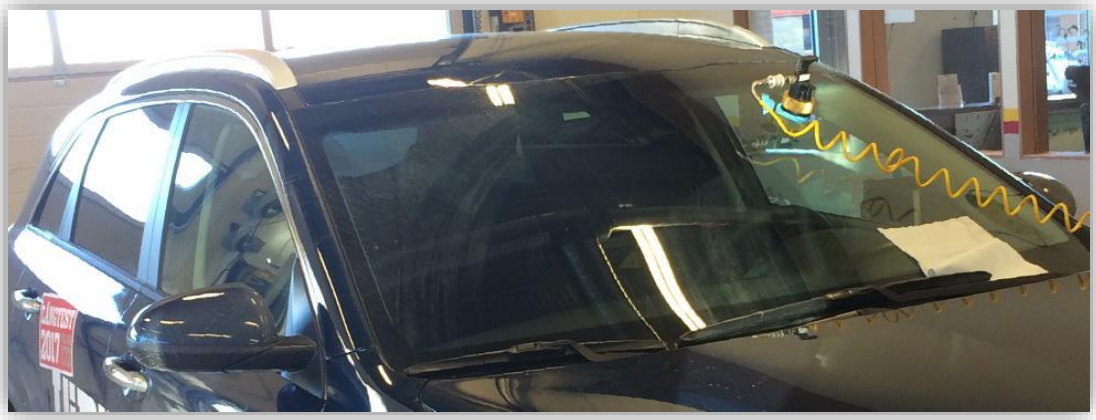
Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 449/184/167 cm
Bagagevolym: 615/1 655 liter med bakre ryggstöden uppe/nere.

ViBilägare

13. Så mycket kostar stenskottet

Publicerad 2019-03-25 11:04, **text Maria Dahlin**

Vissa försäkringsbolag täcker reparationskostnaden för sprickan, andra inte.



När våren stundar peppras vindrutorna av flygande stenprojektiler. Insplanet, en jämförelse-sajt för försäkringar, har kartlagt vad det kostar att laga stenskott – och i värsta fall vad priset blir om man måste byta hela rutan.

Delen av bilförsäkringen som täcker stenskott kallas delkaskoförsäkring och gäller om vind-, sido- eller bakrutor spräckts eller krossats och behöver lagas. Panoramaglastak ingår inte, utan går på bilens vagnskada.

Om stenskottet är tillräckligt litet behöver man inte byta ut hela rutan utan reparerar bara sprickan. Då betalar man självrisk på några hundralappar – vissa försäkringsbolag bjuder på denna kostnad. Är det så illa att hela rutan behöver bytas innebär det 750-1.500 kronor i själv-risk hos de flesta försäkringsbolag, alternativt en viss procent av totalkostnaden.

Försäkringsbolag	Laga stenskott	Byta hela rutan (självrisk)
Dina försäkringar	200 kronor	1 495 kronor
Gjensidige	Gratis	1 500 kronor
ICA Försäkring	200 kronor	1 500 kronor
Länsförsäkringar	200 kronor	1 500 kronor
Moderna Försäkringar	Gratis	35 % av kostnaden
Moderna SMART	Gratis	35 % av kostnaden
NU Bilförsäkring	Gratis	1 500 kronor
Paydrive	Gratis	1 500 kronor
Redo+	200 kronor	1 500 kronor
SafeTown	Gratis	1 500 kronor
Svedea	Gratis	1 500 kronor
Vardia	200 kronor	1 500 kronor
Villaägarna	Gratis	1 500 kronor
Folksam	Gratis	1 500 kronor
Folksam Stor	Gratis	750 kr
Trygg-Hansa	100 kronor	1 500 kronor
Trygg-Hansa Stor	50 kronor	750 kr
If	200 kronor	1 500 kronor
If Stor	200 kronor	1 500 kronor

insplanet en del av Smarta

14. Guide: Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn och miljön

Av Pär Brandt

Publicerad 2018-09-20 10:51, uppdaterad 2019-03-26, 13:35

Fossilfria transporter kan uppnås med biobränsle och syntetiska drivmedel. Men nu gäller det att politikerna sätter fart!



Audi har visat hur man kan producera syntetisk bensin från socker.
Men det finns också andra, lovande bränslen.

Vägen mot fossilfria transporter stavas biobränsle och syntetiskt framställda drivmedel. Omställningen kan gå snabbt och ske parallellt med att de elektrifierade modellerna blir allt fler. Biobränslen framstår som riktigt smarta och frågan är vad våra politiker väntar på? Sätt igång och bygg ut produktionen!

Det finns många alternativa biobränslen – både nya, sådana det forskas kring och etablerade alternativ som etanol och biogas. Några av de mest intressanta ska vi titta på i den här artikeln.

För att minska hoten mot klimatet och förbättra miljön måste vi hålla flera bollar i luften samtidigt. De fossila kväveoxidutsläppen kommer till stor del från fordonstransporter där merparten av bilarna drivs av bensin eller diesel.

Ett snabbt och kraftfullt sätt att minska de fossila utsläppen vore att förbättra våra bränslen. Det sker till viss del redan med dieselbränslet som blandas upp med förnybart, syntetiskt dieselbränsle. Cirka 20 procent av det dieselbränsle som säljs i Sverige idag är förnybart drivmedel. Även bensin blandas upp med etanol, som kan framställas fossilfritt.

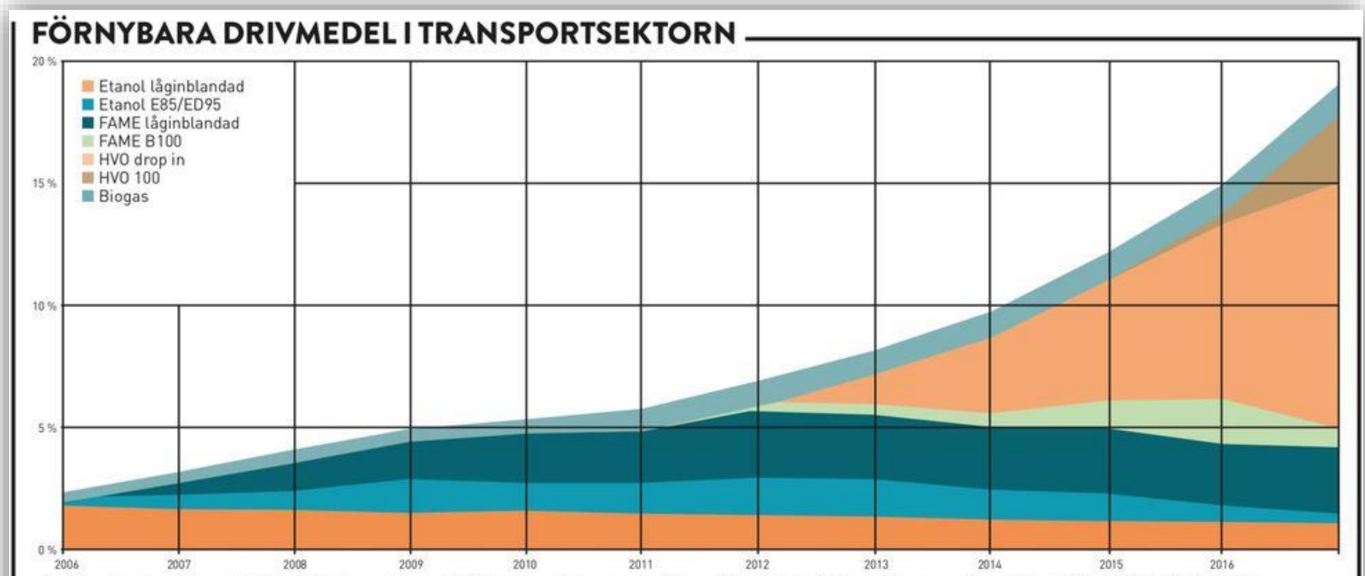
Inblandningen förnybara biodrivmedel är en del av den så kallade "reduktionsplikten" för bensin och diesel. Det mål som regeringen satt upp är att minska växthusgasutsläppen med 40 procent till 2030.

Det finns många alternativa bränslen – både nya, sådana det forskas kring och etablerade alternativ som etanol och biogas. Några av de mest intressanta ska vi titta på i den här artikeln.

Att förbättra bränslena kostar en del men ger flera fördelar. Istället för att importera bensin och diesel kan syntetiska biobränslen produceras i Sverige. Det gynnar vår handelsbalans och skapar fler arbetstillfällen.

Även om syntetiska bränslen kräver investeringar ligger de på relativt "rimliga" nivåer. I Sverige finns det cirka fem miljoner personbilar. Om vi i ett slag skulle byta ut alla dessa mot elbilar skulle utsläppen minska dramatiskt. Men om vi tar Nissan Leaf som en del av räkneexemplet skulle det kosta 5.000.000 x 345.000 kronor. Totalsumman blir svindlande 1.725 miljarder kronor.

Då framstår det som betydligt mera kostnadseffektivt att behålla befintlig vagnpark, fortsätta utvecklingen av mer effektiva fordon (som successivt ersätter gamla bilar) och parallellt införa syntetiska biobränslen som minskar de fossila utsläppen. Flera bollar i luften, som sagt.



Grafen visar hur stor andel olika förnybara drivmedel bidrar med i transportsektorn. Olika drivmedel har olika energiinnehåll och för att få jämförbarhet har levererade volymer räknats om till energi och grafen visar andelen på energibasis. Beräkningen är gjord enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG med tillägg av naturgas. Sveriges mål är att nå 10 procent i transportsektorn till 2020, ett mål som passerades redan 2013.

Andelen förnybara drivmedel har ökat raskt de senaste åren.
Men politikerna behöver göra mer för att öka takten.

En annan fördel med biobränslen och syntetiska bränslen är att de fungerar utmärkt i befintlig infrastruktur. Mackarna behöver inte byggas om, vilket till exempel är en nödvändig och kostsam investering om vi skulle gå över till vätgas som drivmedel.

I rättvisans namn är det inte bara de fossila utsläppen från transporter som måste minskas. De svenska hushållens koldioxidutsläpp kommer från livsmedel, boende, transporter och konsumtion. Transporter och livsmedel står för cirka en tredjedel vardera. Att enbart minska utsläppen från fordonstransporter räcker alltså inte.

Enligt Naturvårdsverkets beräkningar ligger de svenska koldioxidutsläppen på cirka 11 ton per person och år. Det borde minska till 1–2 ton, menar Naturvårdsverket, vilket kräver omfattande förändringar i livsstil och konsumtion.

Som jämförelse står svenskarnas flygresor för ungefär lika stora koldioxidutsläpp som de från personbilstrafiken. Även flyget borde alltså införa fossilfritt bränsle.

Alternativa, fossilfria bränslen är en viktig del av de förbättringar som behövs för att möta klimathotet. Här nedan listar vi några av de mest intressanta.

FÖRSÄLJNINGSVOLYMER 1 000 KUBIKMETER

BILMODELL	1970	1980	1990	2000	2010	2017
E85	–	–	–	–	168	32
Bensin	3 780	4 750	5 630	5 370	4 550	2 440
Diesel	2 200	2 460	2 775	3 512	5 165	4 340
FAME	–	–	–	–	18	52
HVO	–	–	–	–	–	380
Fordonsgas	–	–	–	12	106	107
Villaolja	8 875	7 334	3 300	2 650	1 100	450
Tjockolja	14 640	9 655	1 800	1 200	1 150	105

Utvecklingen av nya bränslen har gått ryckvis genom åren,
men i takt med att de introducerats på marknaden så ökar också försäljningsvolymerna.



Som bilägare kan man förbättra sitt miljösamvete genom att välja dieselbränsle med hög andel biobränsle. Ett exempel är Preem Evolution Diesel som är Svanenmärkt och innehåller minst 50 procent förnybar råvara (tallolja). Tallolja utvinns ur svartlut, en biprodukt vid framställning av pappersmassa.

HVO – det fantastiska dieselbränslet

Fördelar med HVO:
- Kan produceras lokalt
- Blandbar med fossil diesel
- Stor minskning av koldioxidutsläppen
- Lägre utsläpp av svaveloxid och kväveoxider

Nackdelar med HVO:
- Fossil vätgas i produktionen
- Hälsofarliga utsläpp lokalt
- De flesta fordonsmodeller är inte godkända (ännu)
- Inblandning av palmolja förekommer, vilket riskerar skövling av regnskog

Ingen miljöintresserad bilist har undgått bokstavskombinationen HVO, "Hydrogenated Vegetable Oil". Det är en syntetiskt framställd typ av biodiesel där råvaran kan vara tallolja, slakteriavfall eller palmolja.

Ännu så länge är det få biltillverkare som tillåter att deras dieselmodeller körs på 100 procent HVO (HVO100), däremot tillåter alla en 50/50 blandning av vanlig citydiesel och HVO. Flera fälttester sker just nu och inom kort lär det bli fler biltillverkare som godkänner HVO100.

Om vi räknar på HVO och använder Volvo V90 D5 i exemplet släpper den ut 4,6 ton koldioxid per år med en årlig körsträcka på 2.000 mil. Skulle vi tanka 100 procent HVO istället för diesel sjunker CO2-utsläppet till 580 kilo. En radikal förbättring, alltså.

I dagens läge räcker inte HVO-produktionen till alla dieselfordon. Men exempelvis vill Preem utöka från dagens produktion på 200.000 ton till tre miljoner ton, vilket skulle täcka 50 procent av dieselförsäljningen i Sverige.

Preem tillverkar HVO från tallolja i en fabrik utanför Piteå och uppskattar att en utökad HVO-produktion leder till 1.000 nya jobb i Sverige.

Enligt en rapport från Energimyndigheten är tallolja den råvara som ger bäst klimatnytta vid framställning av HVO-diesel. Med tallolja som råvara reduceras CO2-utsläppet med 89 procent.

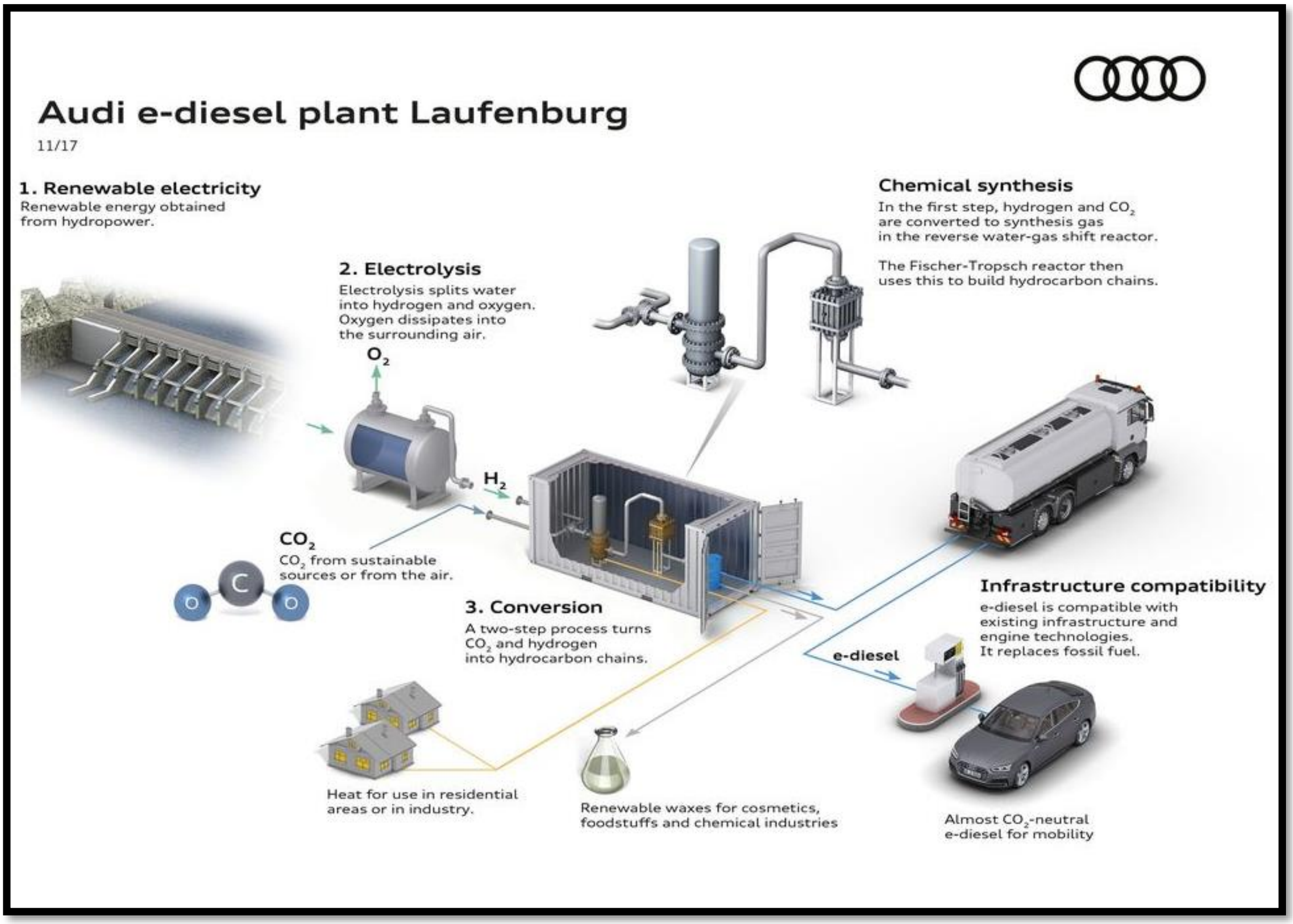
Det pågår lovande försök att tillverka HVO från alger och i industriell storproduktion kan kostnaden ligga på en så låg nivå att den konkurrerar med fossil diesel.

En nackdel med HVO är att de lokala avgasutsläppen från dieselmotorerna bara förbättras i mindre grad. NOx-utsläppet är ungefär lika stort, oavsett om bilen körs på HVO eller vanlig diesel. Därför gäller det att välja en dieselmodell med effektiv avgasrening som testats med låga NOx-utsläpp.

Syntetisk biodiesel finns även i form av FAME, fettsyrametylestrar, som görs av fettsyra och metanol. Rapsmetyester, RME, är också biodiesel men den tillverkas av rapsolja och metanol.



Preem vill utöka från dagens produktion på 200.000 ton per år till tre miljoner ton, vilket skulle täcka 50 procent av dieselförsäljningen i Sverige.



Audi har medverkat i pilotprojekt som producerar både syntetisk bensin och syntetisk diesel. Men som alltid är kostnaden ett problem, råoljan är billigare.

Syntetisk bensin – alkylatbensin

Fördelar med syntetisk bensin:
Kan direkt ersätta vanlig bensin
Inga förändringar i dagens infrastruktur
Ger renare avgaser
Högt oktantal ger bra motorprestanda

Nackdelar med syntetisk bensin:
Dyr produktion
Energikrävande

Tekniken att tillverka syntetisk bensin är känd sedan mer än 100 år. I mitten av andra världskriget producerade Tyskland ungefär halva sitt bensinbehov i en process med kol och vätgas.

Men till skillnad från dieselbränslet HVO100 finns det inga mackar där man kan tanka syntetisk bensin. OKQ8 blandar in syntetisk bensin i den vanliga bensinen och uppger att man under 2017 haft tretton procent syntetisk bensin inblandad i den bensin som sålts i norra Stockholm och Uppsala.

Syntetisk bensin kallas även för alkylatbensin och den går att köpa i handeln. Det svenska företaget Aspen lanserade 1989 alkylatbensin som tagits fram av Roland Elmäng för att förbättra arbetsmiljön för skogsarbetare som använde motorsåg.

Alkylatbensin innehåller ingen bensen, svavel, bly eller liknande farliga ämnen. I så kallade "hobbymotorer", som exempelvis motorgräsklippare, brukar det inte finnas någon avgasrening och då är alkylatbensin ett lämpligt bränsle. Alkylatbensinen är dock cirka dubbelt så dyr som vanlig handelsbensin.

Audi har medverkat i flera pilotprojekt där man framställer syntetiska bränslen. 2015 visade Audi ett projekt där man tillsammans med franska Global Bioenergies tillverkade "e-bensin".

Den syntetiska e-bensinen framställs genom att jäsa sockerarter på ett nytt, energieffektivt sätt. Att jäsa socker för att få fram etanol känner vi ju igen sedan förut men Global Bioenergies har uppfunnit en genmodifierad E. coli-bakterie som bildar gasen isobuten. Gasen sipprar ut ur blandningen och mikroorganismerna skadas inte på samma sätt som när etanolhalten blir hög. Från isobuten produceras sedan alkylatbensin.

Den syntetiska alkylatbensinen är fri från svavel och bensen, dessutom har "e-bensinen" ett naturligt högt oktantal som gör att man kan använda ett högre kompressionsförhållande (eller högre laddtryck i turbon). Metoden bygger dock på tillgång till billigt socker och är energikrävande.



När bilägaren besöker en mack så finns det redan en relativt stor andel av förnybara bränslen. I både 95 och 98 oktan bensin ingår 5 procent etanol. E85 är, som vi alla vet, ett bränsle med 85 procent etanol och 15 procent bensin. Till höger i raden ser vi OKQ8 GoEasy Diesel som innehåller 42 procent förnybar råvara. OKQ8 erbjuder även Diesel Bio HVO på vissa mackar, det är ett 100 procent förnybart dieselbränsle. Längst till höger ser vi en pump för AdBlue, ett urinämne som behövs för att rena dieselavgaserna från NOx.



I USA tillverkas etanol med majs som råvara,
vilket konkurrerar med livsmedelsproduktionen och höjer priset på majs.

Etanol och metanol – ständigt aktuella

Fördelar med alkohol som bränsle:

Relativt billigt bränsle

Högt oktantal ger bra motorprestanda

Nackdelar med alkohol som bränsle:

Kräver omfattande investeringar

Metanol är mycket giftigt

Ungefär halva energiinnehållet som bensin

Konkurrerar i vissa fall med livsmedelsproduktion

Etanol och metanol är välbekanta som motorbränslen. Båda är de alkoholer med många likheter men också skillnader. Metanol (träsprit) är till exempel mycket giftigt vid förtäring.

Etanol ingår till 85 procent i bränslet E85, resten är bensin. Som alla minns var etanolbilarna gynnade av skattesubventioner för ett drygt decennium sedan och försäljningen av E85-bilar ökade kraftigt. Men sedan steg priset på E85 under 2008 och då störtdök också intresset, liksom försäljningen.

Den så kallade pumplagen började gälla 2005 och då "tvingades" de flesta mackägare att installera tank och pumputrustning för E85-bränslet. Investeringen är alltså redan gjord och det vore därför enkelt att förnya intresset för etanolbilar, eller flexifuelbilar som de också kallats.

Alkohol och elektricitet har en likhet och det är att tillverkningen kan variera kraftigt. Ungefär som "grön el" (vindkraft och solpaneler) och "ful-el" (kolkraft). Hur etanol/metanol producerats är alltså helt avgörande för miljöpåverkan och fördelar/nackdelar.

Etanol och metanol är ständigt aktuella som alternativa, fossilfria bränslen. Forskning pågår och det finns flera pilotförsök som visar på möjligheter att producera på annorlunda sätt, istället för att konkurrera med livsmedelproduktionen (socker och majs). Vi ska därför inte avskriva alkoholerna som bra alternativ till bensin... inte riktigt än.



Tillgången på fordonsgas är god, numera, och snart finns det 200 kommersiella pumpställen utspritt i Sverige. Att taxiåkerierna ofta väljer gasbilar beror på att kunderna (kommuner, landsting, företag) kräver fordon som kan köras på miljöbränsle.



Biogas kan produceras lokalt, till exempel hos lantbrukare, och ta tillvara på energin i organiskt material och gödsel.

Biogas växer återigen

Fördelar med biogas som bränsle:

Utnyttjar lokal energi som annars gått till spillo
Låga utsläpp ur avgasröret
Mycket låg klimatpåverkan
Etablerad, beprövad teknik

Nackdelar med biogas som bränsle:

Gastankar har begränsad livslängd – dyra att byta
Kan bytas ut mot fossil naturgas

Gasbilar har medialt sett hamnat lite i skuggan av elbilarna, vilket är synd. Och faktum är att försäljningen av gasbilar ökar, i Sverige med 41 procent under första halvåret 2018. På många ställen i Europa är ökningen ännu större.

När bonus/malus-systemet infördes 1 juli 2018 tillkom också en bonus för gasbilar på 10.000 kronor. Det märktes av direkt i juli, då försäljningen av gasbilar nästan fördubblades (jämfört med för ett år sedan).

Flera forskningsrapporter har visat att biogas är det miljövänligaste bränslet för fordon. För att uppnå målet med fossilfria transporter är därför biogas en stor och mycket viktig pusselbit.

När försäljningen av gasbilarna kom igång på allvar, för ungefär 15 år sedan, bestod fordonsgasen av mestadels fossil naturgas. Men andelen fossilfri biogas har ökat stadigt och under 2017 bestod fordonsgasen av 86 procent biogas. Den fossila naturgas som importeras kommer främst från Danmark och Norge.

Antalet tankställen har också ökat i stadig takt. 2004 fanns det bara 50 tankställen i hela Sverige, inom något år är den siffran uppe i 200. I praktiken är det inga problem att tanka gasbilen. I slutet av 2017 fanns det 55.000 gasfordon i Sverige, varav drygt 3.000 var bussar och tunga fordon.

Biogas bildas vid nedbrytning av organiskt material och tillverkningen kan ske lokalt vid exempelvis soptippar och reningsverk. Lantbrukare kan även utvinna biogas ur gödsel, och uppnå dubbla syften då metangas är en negativ biprodukt från animalisk produktion.

Livsmedelsavfall, som sorteras ut av hushåll och storkök, kan användas för produktion av biogas. Mycket av matavfallet slängs idag utan någon återvinning. Sammantaget innebär det att biogas kan utvinnas ur flera olika råvaror som kanske annars inte skulle användas för energitillverkning.

Distributionen av biogas kan ske via rörledningar eller tankbilar. Fordonsgas mäts och säljs i kilo. Energiinnehållet är högt, en gasbil kommer längre på ett kilo fordonsgas jämfört med en liter bensin.

Gasbilar som körs på biogas har lägre utsläpp av NOx (kväveoxider) och partiklar, jämfört med dieselbilar och bensinbilar. Gasbilar är därför speciellt gynnsamma i stadstrafik och vid varuleveranser, soptransporter, med mera.

En av få nackdelar med biogas är att gastanken har en begränsad livslängd. Att byta gastank på en äldre bil blir en dyr affär och är i många fall inte ekonomiskt försvarbart. Enda alternativet är då att koppla ur gasdriften och köra enbart på bensin. Några biltillverkare har en relativt hög livslängd, Volkswagen har till exempel 20 år, vilket gör att bilen sannolikt också nått slutet av sin livstid vid denna ålder.

Vid tankning har det skett ett flertal gasexplosioner i Sverige, både med tunga fordon och personbilar. Hittills utan några dödsfall. Från den 20 juli 2018 ska därför gasbilar besiktigas med gastanken frilagd (inga skyddsplåtar) så att besiktningspersonalen kan kontrollera eventuella rostangrepp eller andra skador.

BRÄNSLEBESKATTNING IDAG, SVERIGE

BRÄNSLE	SKATTEREDUKTION
Etanol låginblandad	88 %
Etanol i E85	92 %
RME/FAME låginblandad i diesel	36 %
RME/FAME höginblandad	63 %
HVO	100 %

Sveriges omfattande planer på satsningar på förnybara bränslen kan bromsas upp av EU, som fruktar att känsliga skogar i Europa skövlas för att tillverka bränsle.

Politisk osäkerhet kring biobränslen

Trots osäkerheten kring EU-politiken vill regeringen under 2018 införa nya subventioner för etanol och FAME, vilka då blir helt skattebefriade. Detta är goda nyheter för de som äger en etanolbil, men möjligheten till genomförande hänger på EU-reglerna.

Regeringen har även infört "reduktionsplikt", med start sommaren 2018. Det innebär att inblandning av biodrivmedel i bränslena blir lag. Införandet ska ske gradvis och målet är cirka 50 procent biobränsleinblandning i bensin och diesel år 2030.

Motivet till förslaget är inte bara att uppnå klimatmålen utan även att minska beroendet av olja för att säkra energitillförseln samtidigt som det kan skapa viktiga affärs- och arbetstillfällen.

Men Sveriges omfattande planer på satsningar på förnybara bränslen kan komma att stoppas av EU. Nyligen beslutade nämligen EU:s miljöutskott att införa nya regler för skogsbaserade och grödobaserade bränslen för perioden 2021–2030 genom att klassificera dessa som icke förnybara. Tanken är bland annat att skydda Europas skogar från skövling.

Förslaget skapar osäkerhet hos biobränsleindustrin och kan hota investeringsplaner.

ALLT OM BILAR

15. 11 bilar du inte ska köpa

Publicerad 22 jan 2019 13:38

Flera av våra mest populära bilar förnyas i vinter. Det betyder att både nya och gamla bilar ska trängas i bilhallarna och det är inte alltid lätt att se skillnad. Bilhandlarna säljer utgående modeller som nya och försöker lura dig med magra kampanjer. Här är 11 stora modellbyten du ska se upp med i vinter. 11 bilar du inte ska köpa utan att veta vad det är du får för peng-arna.



1. BMW 3-serie

BMW står mitt i ett modellbyte av sin bästsäljare 3-serien. Nya 3-serien är byggd på en helt ny plattform. Förrförra 3-serien hette på BMW-språk E90 och den förra, utgående modellen, F30. Den nya modellen heter internt G20. 3-serie har blivit större och rymligare och fått en helt ny typ av instrumentering. Men se upp – för det finns fortfarande "gamla" BMW-bilar ute i handeln som säljs som nya och vi har till exempel ännu inte sett till den nya kombin. BMW behöver rea ut de utgående bilarna rejält för att det ska bli en bra affär. Mitt råd är att köpa den nya, inte den utgående.



2. Audi A4

Audi har gjort en mindre ansiktslyftning inför modellår 2019 och på utsidan är det verkligen inte lätt att se skillnad på den nya jämfört med den gamla modellen. Audi har också varit duktigt på att städa undan utgående modeller. Men jag har hittat exempel på när en 2018-bil säljs för exakt lika mycket pengar som en 2019-bil. Och det är förstås onödigt att betala lika mycket för en gammal bil som för en ny – även om det inte är så stora skillnader på bilarna. Drivlinorna är desamma och det är bara små skillnader i interiören. Förändringarna gäller både kombi och sedan och rakt igenom hela A4-familjen.



3. Jaguar XE

Jaguar har en ny strategi på gång för den svenska marknaden med flera så kallade Signature-modeller. Modellen XE ska ansiktslyftas och förhoppningsvis också få någon slags elektrifiering av drivlinan för att få ner förbrukning och utsläpp. I slutet av året kommer den ansiktslyfta XE till svenska handlare. Jag gissar att det inte blir någon större prishöjning jämfört med i dag. Men det blir stora skillnader i framför allt interiördesignen. Är du intresserad av en Jaguar XE tycker jag att du ska ha lite is i magen. De nya bilar som finns i dag kommer att reas ut senare i år och blir det inte ett bra pris på dem är det lika bra att vänta lite till och köpa den nya modellen.



4. Mazda3

Fjärde generationen av Mazdas mellanklassbil Mazda3 hade världspremiär i Los Angeles i höstas. Nya trean byggs på en ny plattform och får flera tekniska uppdateringar. Nya Mazda3 blir också den första bil som Mazda ska sälja med sin nya innovativa motor med så kallad Spark Controlled Compression. Mazda3 ska testköras nu under vintern inför den svenska lanseringen. Det är så mycket nytt i Mazda3 att det verkligen inte finns någon anledning att köpa de gamla bilar med noll mil på mätaren som står ute hos svenska handlare just nu. Mellanklassen är tuff så Mazda kommer inte att kunna höja priserna på sin nya bil. Ligg lågt.



5. Mercedes GLE

Modellbyte mitt i vintern betyder varningstriangel. Mercedes nya stora och dyra suv GLE har fått rejäl modernisering till sin fjärde generation. Ny design på utsidan och Mercedes fina operativsystem med röststyrning som i nya A-klass på insidan. Att köpa en GLE är ofta en affär i miljonklassen och då är det bara slarv om du köper den utgående modellen – som det finns gott om hos svenska handlare. Mercedes har tagit stora kliv tekniskt de senaste åren så de gamla bilarna kommer snabbt att kännas väldigt gamla. Köp gärna en Mercedes GLE – men absolut inte den utgående generationen.



6. Mercedes B-klass

Mercedes har redan visat sin nya generation B-klass och precis som för A-klass under 2018 så har det blivit en nya och betydligt snyggare design. På insidan har B-klass fått samma liggande bildskärm som A-klass och samma fina operativsystem. Jag tycker att Mercedes A-klass är favorit till Car of the Year 2019 och B-klass kommer att följa efter. Jag har svårt att se att Mercedes ska sänka priset på utgående B-klass så mycket att det är värt att chansa på en gammal och omodern bil. Generationsskiftet för B-klass är stort så glöm den utgående modellen.



7. Peugeot 208

Det har varit många rykten om Peugeots nya småbil 208. Först sades det att bilen skulle komma redan 2018 men så blev det inte. Nu är det i alla fall dags och premiären väntas bli på salongen i Genève i mars. Nya 208 byggs på en helt ny plattform och den nya generationen får också uppdaterade drivlinor. Jag är allra mest nyfiken på den eldrivna 208:a som Peugeot lovat.

Plattformen ska användas flitigt inom PSA-koncernen så det här blir en mycket viktig lansering. Designen på nya 208 påminner om lanserade 508 vilket bland annat betyder en lite mer aggressiv front. Premiär i Genève och PSA-gruppens storsatsning på elbilar tyder på att det blir säljstart för nya 208 redan i sommar. Det finns många fler bilar i koncernen som ska visas slag i slag efter 208.



8. Renault Clio

Renault har förstås ett svar på Peugeot 208 – samt förstås på Volkswagen Polo och Ford Fiesta som fått regera småbilsklassen det senaste året. Svaret heter Renault Clio. Nya Clio byggs på en något moderniserad plattform från Nissan Micra. Renault påstår att det här kommer att bli det mest avancerade småbil man byggt vilket talar för flera förarassistanssystem och även teknik för att Clio ska köra på egen hand. Renault visade nya Clio för en handfull journalister före jul vilket tyder på snabb lansering under våren 2019. Renault kommer troligen att försöka rea ut äldre Clio-bilar i vinter men gå inte på den finten. Småbilsklassen är tuff och Renault kommer inte att kunna höja priset speciellt mycket, trots att Clio kommer att packas med massor av nyttig teknik.



9. Skoda Superb

Kommer ni ihåg Skodas stora Superb? Modellen blev snabbt en favorit i Sverige men har efter lanseringsåren fallit lite i glömska. Nu är det dags för en ansiktslyft version och trots att de synliga delarna på utsidan inte förändrats speciellt mycket så är det här verkligen en bil som är värd att vänta på. Omvänt gäller då att spring inte i väg och köp den gamla modellen. Ansiktslyfta Superb kommer att gå att fås med en helt digital bildskärm och jag blir inte förvånad om den skärmen blir standard på bilarna i Sverige. Nytt är också att Superb får en laddhybriddrivlina, Skodas allra första. Det betyder låga förmånsvärdet och att Skoda kan göra en ny attack på tjänstebilsmarknaden. Blir Skoda Superb laddhybrid den nya svenska tjänstebilsfavoriten? Mycket tyder på det.



10. Toyota Rav4

Toyota Rav4 är en populär mellanklassuv som många svenska familjer sneglar på. Inte minst är det här en bilmodell som alla som i dag sitter i en Toyota Prius eller Avensis ser som ett naturligt nästa steg. Men tänk till. Toyota har låtit oss biljournalister testköra nya Rav4 men det dröjer till lite längre fram i vår innan bilen kommer till Sverige och svenska handlare. Exteriördesignen har förändrats ordentligt och Rav4 har också fått en helt ny insida. Som vanligt när det gäller Toyota så är hybridmodellen den allra mest intressanta. Toyota har släppt information om nya Rav4 på sin egen hemsida och där finns även bilder på bilen. Titta ordentligt på dem så att du inte köper den utgående bilen. Det här är en stor och viktig lansering för Toyota och Rav4 har förbättrats på flera punkter.



11. Volkswagen Golf

En helt ny elbil och en helt ny Golf. Ja, Volkswagen har ett viktigt 2019 framför sig. Elbilen kommer i höst men redan i vår kan det vara dags att visa den åttonde generationen av storsäljaren Golf. Ta er en titt på lilla Polo från 2018 så ser ni lite av hur designen ska förändras. Totalt ska det bli hela tio medlemmar i den nya Golf-generationen och den nya designen har gjort Golf ännu lite mer sofistikerad. De yttre måtten skiljer inte speciellt mycket med dagens Golf. Inredningen är helt ny med nya bildskärmar. Det viskas mycket om elektrifierade drivlinor vilket betyder både hybrider, 48 V, och laddhybrider.

Nya Volkswagen Golf är en storsäljare och med tanke på satsningen på elbilar behöver VW verkligen plocka åt sig marknadsandelar. De som köper en nya VW Golf i år ska byta till en elbil om tre till fem år – är det tänkt. VW kommer att rea ut sina Golfar från 2018 under våren men med tanke på det stora tekniska steget är det inte värt att chansa på den gamla bilen. Köp nytt – riktigt nytt – om du ändå ska köpa en Golf i år.



Jan-Erik Berggren

ALLT OM BILAR

16. 9 trafikfarliga småbilar

Publicerad 26 mar 2019 13:58, **av Oskar Krüger**

Att sitta bakom ratten i en småbil när det smäller är sämre än att sitta i en större bil, oavsett hur många stjärnor den fått i krocktester. Men vissa är farligare än andra och här nedan vi listar nio stycken du helst ska undvika.



1. Volkswagen Polo

En av klassens mest sålda bilar visade ett oväntat beteende och resultat när vi testade Polo i undanmanöverprovet älgtestet. Där godkänt resultat ligger på 70 km/h, en gräns de flesta bilar klarar utan problem, kommer Polo kort med 67 km/h. Beteendet var riktigt dåligt och den lilla bilen sladdade brett genom konbanan.

När en annan Polo med samma 95 hästars bensinmotor testades i senare skede var beteendet helt annorlunda och resultatet blev då 72 km/h. Volkswagen kommunicerar dock inte att de gjort några ändringar. Vi höjer varningens finger för tidiga Volkswagen Polo.



2. BMW i3

BMW i3 är inte med på den här listan för det är en elbil. Ryktet om att elbilar är farliga och börjar brinna vid en krasch är inte sant i i3:s fall. Den lilla elbilen har varit med om allvarliga olyckor där bilen knappt varit igenkännbar och inga bränder har följt.

Däremot presterar i3 ytterst tveksamt i krocktester med fyra av fem stjärnor i Euro NCAP 2013. Inte heller i USA där IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) utför liknande krocktestet imponerar BMW i3. Men det är inte allt. BMW i3 har extremt smala hjul vilket i kombination med en superdirekt styrning ger ett trafikfarligt beteende. När vi i fjol testade BMW i3s i undanmanöverprov slog fälgen i asfalten och däcket krängde av fälgen.



3. Fiat 500

Med tydliga drag från den första 500:an som lanserades 1957 är "nya" Fiat 500 en charmig typ. Nya är dock en överdrift då bilen lanserades år 2007, men trots att modellen är 12 år gammal säljs den fortfarande. Notera att en bilmodell vanligtvis har en livstid på runt sju år innan den byts av.

Fiat 500 uppdaterades dock 2016 men det räknas som ett ansiktslyft då interiören och exteriören snyggades till, säkerhetsmässigt är 500 fortfarande en gammal bil vilket visades när bilen senast krocktestades av Euro NCAP 2017 där den fick blygsamma tre stjärnor. När amerikanska motsvarigheten IIHS krocktestade Fiat 500 fick den även sämsta möjliga betyg vid en frontalkrock med 25 procents överlappning.



4. Smart Fortwo

En bil som är lika lång som en vanlig bil är bred bäddar såklart inte för bra säkerhet för de som åker i bilen. Krocka med ett annat fordon och det är den knappt ett ton tunga Smarten som får ta den stora smällen. Luras inte att Smart har fått bra resultat i Euro NCAP:s krocktester. Fyra stjärnor är inte toppbetyg men bra för att ha så små krockzoner som den lilla Smarten har. Smart Fortwo passar bäst i stan på många sätt, inte minst för att det är bättre att krocka i lägre farter.



5. Dacia Sandero

Sveriges billigaste bil Dacia Sandero är din för 79 900 kr. Det är verkligen riktigt billigt men såklart är Sandero inte en lika bra bil som exempelvis en Volkswagen Polo eller Ford Fiesta. Sett till vardagsegenskaper såsom komfort och kvalitetskänsla.

Det är flera bilar i klassen som bara får fyra stjärnor i Euro NCAP. Toyota Aygo, Suzuki Swift och Citroën C3 är några exempel. Men skillnaden är att Dacia Sandero fick sina fyra stjärnor så tidigt som 2013 och kraven har höjts, vilket Opel Karl är ett bevis på. Den lilla Opeln fick fyra stjärnor 2015 men bara tre stjärnor när den testades igen 2017.



6. Opel Karl

Som ni kan läsa i texten om Dacia Sandero fick Opel Karl bara tre stjärnor av Euro NCAP 2017 vilket främst beror på dåligt krockskydd rakt igenom, både för förare och barn. 61 procent i vuxenskydd kan jämföras med Volkswagen Polos 96 procent. Övriga i klassen kretsar runt 80 procent. Barnskydd är det överlag sämre med i småbilar men 60 procent är ändå inte försvarbart. Opel Karl säljs inte längre som ny men ett gäng finns på begagnatmarknaden.



7. Kia Picanto

Att Kias minsta modell Picanto bara får fyra av fem stjärnor av Euro NCAP är inte bra men inte heller katastrof. Men Picanto är farlig för fotgängare då fotgängarskyddet på 54 procent är klassens sämsta. Dels saknar Picanto autobroms sen gör det främst ondare i huvudet för fotgängaren vid en kollision än om hen hade blivit påkörd av till exempel en Volkswagen Polo istället. Polo har nämligen 76 procent i fotgängarskydd.



8. DS3

Citroëns numera fristående lyxmärke, DS, säljer inte längre vanliga DS3 utan förlitar sig i dagsläget helt på suvar. Men DS3 som kom 2009 finns alltjämt relativt välrepresenterad på begagnatmarknaden. Anledningen till att DS3 får vara med på listan är att den presterade riktigt dåligt i Euro NCAP:s krocktest 2017. Endast tre stjärnor fick franska DS3 efter att Euro NCAP gjort sitt. Tre stjärnor är riktigt dåligt och barn lever farligt i DS3. Skydd av barn uppgår endast till 37 procent. Många av konkurrenterna har ett betyg över 70 procent.



9. Ford Ka+

Ford Ka+ blev en kortlivad historia på den svenska marknaden. 2016 klev modellen in i Sverige men försäljningen av den billiga småbilen levde inte upp till förväntningarna och har därmed redan slutat att säljas. Ett hundratal bilar finns i vårt land och med ynka tre stjärnor i Euro NCAP är Ka+ en trafikfarlig bil. Jämfört med listans övriga två trestjärniga bilar är vuxenskyddet inte lika dåligt som i Opel Karl och skydd av barn inte katastrofalt som i DS3. Däremot är Ford Ka+ sämre än snittet i alla moment av krocktesterna.

sverigesradio

17. Därför satsar Kina på elbilar

Victor Jensen, publicerat tisdag 26 mars kl 16.28

Elbilsförsäljningen ökar snabbt i Kina, som också är världens klart största elbilsmarknad.



En elbil laddas

De kinesiska myndigheterna vill att försäljningen fortsätter att öka av flera anledningar: bland annat säkerhetspolitiska, enligt analytiker.

– Det är en stor del – att minska mängden olja de importerar från andra ställen. De har sagt rätt tydligt att de inte är nöjda med sin nivå av oljeberoende, säger Colin McKerracher, som är chefsanalytiker på Bloomberg NEF, till Ekot.

Men satsningen på elbilar från landets myndigheter handlar också om att minska luftföroreningarna i stora städer och om att försöka bli ledande på tillverkning av framtidens bilar.

– De försöker att bli centrumet för tillverkning av nästa generations fordon och också av batterierna som driver dem, säger han.

Mer än hälften av alla nya elbilar säljs i Kina, och i fjol såldes över en miljon elbilar där.

De kinesiska myndigheterna driver på för att försäljningen ska öka.

Inte bara genom att subventionera elbilsköp, utan också genom att ställa krav på att biltillverkarna säljer en viss andel elbilar och att man gör det svårt att köpa och använda vanliga konventionella bilar, enligt McKerracher.

– Allt detta tillsammans driver verkligen på marknaden, säger han.

Kinesiska myndigheter hoppas också att elbilarna ska göra att kinesiska biltillverkare lyckas slå sig in i på den europeiska marknaden.

När det gäller bensin- och dieseldrivna bilar har kinesiska företag inte lyckats, men nu vill man kunna sälja elbilar i hela världen.

– De försöker skapa nya nationella vinnare som kan konkurrerar globalt. Det är svårt, men det är flera som satsar ordentligt, säger Colin McKerracher.

Det är också flera kinesiska företag som planerar att sälja elbilar i Europa, däribland det nya företag Byton, som bland annat ägs av kinesiska batteritillverkare CATL.



Henrik Wenders, Byton.

– Vi kommer börja tillverka vår första bil för den kinesiska marknaden i slutet på detta år, säger marknadschefen Henrik Wenders till Ekot.

Lite längre fram ska bilar också exporteras till Europa och USA.

– I slutet på 2020 startar vi produktionen för den europeiska och amerikanska marknaden, säger han.

Victor Jensen

18. Bilfrågan: Vad skiljer B och BE?

Publicerad 2019-03-26 7:49

Text redaktionen



Fråga:
Är det någon skillnad i regelverket på utökat B- och en gammal hederlig BE-behörighet?
Pierre Tränhammar

Svar:
Ja. Körkortsbehörigheten utökad B, eller B96, är precis som det låter en körkortsbehörighet som tillåter lite mer – det vill säga högre tågvikt. Man får då köra en fordonskombination med en totalvikt på 4.250 kg, istället för 3.500 kg, vilket är begränsningen för B-körkort. Det ger lite större utrymme för att köra en släpvagn med högre totalvikt. Notera att dragbilens totalvikt förstås inte får överstiga 3.500 kg.

Med BE får man köra personbil eller lätt lastbil med en maximalt tillåten totalvikt på 3.500 kg plus den för dragbilen maximalt tillåtna släpvagnsvikten. Tågvikten kan alltså vara betydligt högre och beror i princip på dragbilens tekniska begränsning.

Bra att tänka på: Om du gör körprovet för utökad B-behörighet i en automatväxlad bil, utfärdas ditt nya körkort med villkoret automat. Det innebär att du bara får köra bilar med automlåda, när fordonskombinationen kräver utökad B-behörighet.
Erik Rönnblom, Vi Bilägare

Klassiker

19. På väg till London 1958

Publicerad 2019-03-26 7:00

Text Mårten Carlsson

FLYGANDE HOLLÄNDARE

Några småbilar skall få åka på sin första resa utomlands



1958 hade knappast någon hört talats om Daf. Dom började med släpvagnar, för att växla över till lastbilar och militärfordon. Men i mitten av femtiotalet föddes idén med att driva en bil med rem, på samma sätt som maskinerna i deras verkstad drevs.

På AutoRai i Amsterdam kunde man på våren 1958 visa upp sin första personbil. Den såg ganska blygsam och enkel ut, det var den också, förutom den specialla transmissionen, Variomatic. Nu var det slut med växlandet och dubbeltrampandet, nu fanns en helautomatisk låda för första gången i en billig småbil.

Det var en sinnrik fast skrymmande anordning, Variomaticen var steglös, fram och back var enda växellägena. Men på de tidiga bilarna hade man inte löst kopplingsbiten fullt ut. Så man fick stoppa och starta om motorn för att kunna lägga i backen. Motorn, var en liten tvåcylindrig boxer på 590cc och 19 hästkrafter. Det låter i minsta laget men det var vad som blev kvar bakom Variomaticen, som inte bara tog plats, den krävde en del effekt också. Daf 600 började säljas våren 1959, men 1961 kom den lite starkare Daf 750 som kunde knuffas upp i drygt 110km/h.

Bilarna på bilden lastas in i en Bristol Freighter från Silver City Airways, för att vara med på London Motor show i oktober 1958. Nu skulle världen få börja höra talas om Daf, det lilla undret från Eindhoven med sin finurliga automatlåda. I april 1959 åkte dom ända till Amerika för att visas upp på New Yorkmässan, och man sålde en del bilar där också, med sloganen "The dutch took the clutch"

Läs mer om: Daf 600/750

Klassiker

20. Grattis Morgan Aero Eight!

Publicerad 28 mars **2009**

I dag när Malkolm och Morgan har namnsdag passar vi på att hylla Aero Eight!



På Morgans namnsdag måste ju en bil från *Malvern Link* vara med. Men Morgan har för vana att använda siffror som modellbeteckningar, inte namn. Men företaget som 2009 fyllde 100 år gick ifrån sin policy även på denna punkt år 2000 när de för första gången sedan 1948 presenterade en helt ny modell: Aero Eight.

Med en **V8-motor** från BMW och lättmetallram bryter den ytterligare mot traditionerna men karossen är i alla fall i aluminium och det finns inslag av askträ i konstruktionen.



Aero 8 2006

21. Med Örnen mopeder vart vägen än leder



SLUT